

# Ulykkestatus 2024

## Innhold

Oppsummering .....	2
Innledning .....	2
Avgrensing og presisering.....	2
Skips og personulykker .....	3
Fartøyskader .....	4
Forlis .....	6
Personskader .....	6
Omkomne.....	7
Miljøskader .....	8
Risikonivå.....	8
Endring i aktivitetsnivå – antall fartøy og arbeidstimer .....	9
Økning i nestenulykker – bedring i rapporteringskultur? .....	10
Tilrådninger i året som er gått.....	10
Konklusjon .....	12

## Oppsummering

Sjøfartsdirektoratet registrerer en økning i antallet hendelser i 2024 sammenlignet med 2023. Vi ser en økning i både nestenulykker og ulykker. Økningen kan skyldes flere årsaker, og det vil bli lagt frem ulike hypoteser for å undersøke dette.

I 2024 er det registrert 16 forlis og fem omkomne på næringsfartøy i 2024, antall omkomne er en halvering sammenlignet med fjoråret.

## Innledning

Dette notatet inneholder informasjon om ulykker på næringsfartøy i 2024. I tillegg benyttes perioden 2019 – 2023 som sammenligningsgrunnlag for trender og utvikling. Det vil fremkomme i hver enkelt figur hvilken av de to tidsseriene som benyttes.

Tabell 1: Beskrivelse og definisjoner

Variabel	Definisjon
Hendelse	Ulykker og nestenulykker
Ulykke	En ulykke hvor det har oppstått en skade på enten person, fartøy, eller miljø, definert etter melde og rapporteringsforskriften
Nestenulykke	En hendelse med potensial til å bli en ulykke, alternativt en mindre alvorlig personskade som har potensial til å bli en mer alvorlig hendelse.
Skipsulykke	En hendelse som involverer skipet (f.eks. kollisjon, brann)
Personulykke / Arbeidsulykke	En ulykke som ikke involverer skade på skipet, men personer ombord på skipet (f.eks. fall, klemskade).
Fartøyskade	Skaden skipet utsettes for i en skipsulykke

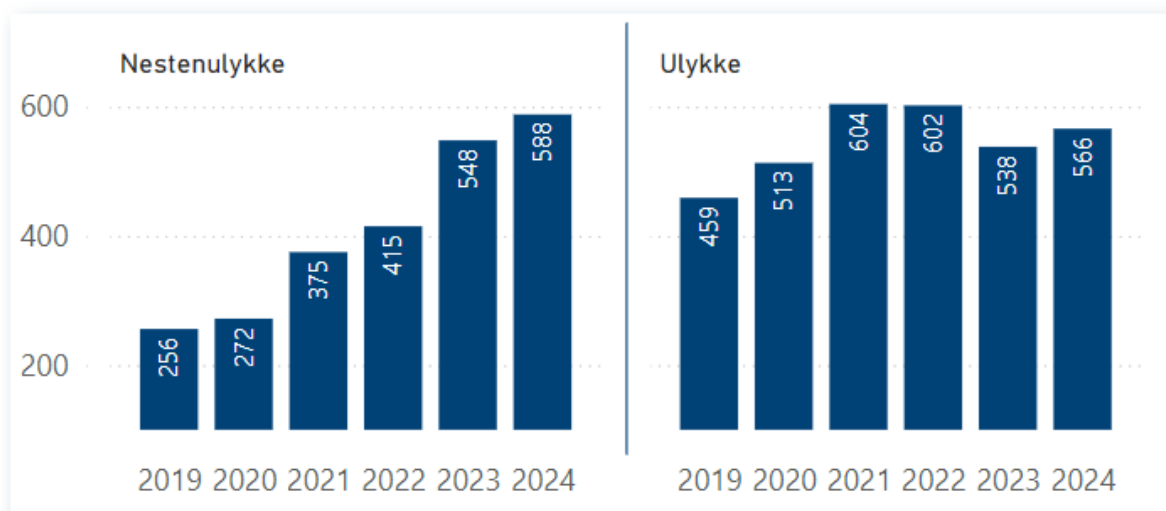
## Avgrensning og presisering

Feil på redningsmidler er utelatt fra analysen. Likedan er nestenulykker i stor grad utelatt. Det vil fremkomme i teksten dersom nestenulykker er inkludert.

## Antall hendelser

Det er registrert i alt 1154 hendelser på næringsfartøy i 2024, som fordeler seg tilnærmet 50 % ulykker og 50 % nestenulykker. Det er en økning på om lag 6 % hendelser sammenlignet med 2023. Det er registrert 40 flere nestenulykker og 28 flere ulykker enn i 2023. Dette bildet er oppsummert i figur 1.

De siste årene har vi hatt høye ulykkestall. Gjennomsnittlig antall ulykker i perioden 2020-2024 er 565. Sist det ble registrert flere ulykker enn dette var i 2008 med 659 ulykker. Det kan være mørketall i form av underrapportering i perioden tilbake i tid som kan påvirke resultatet av denne analysen.

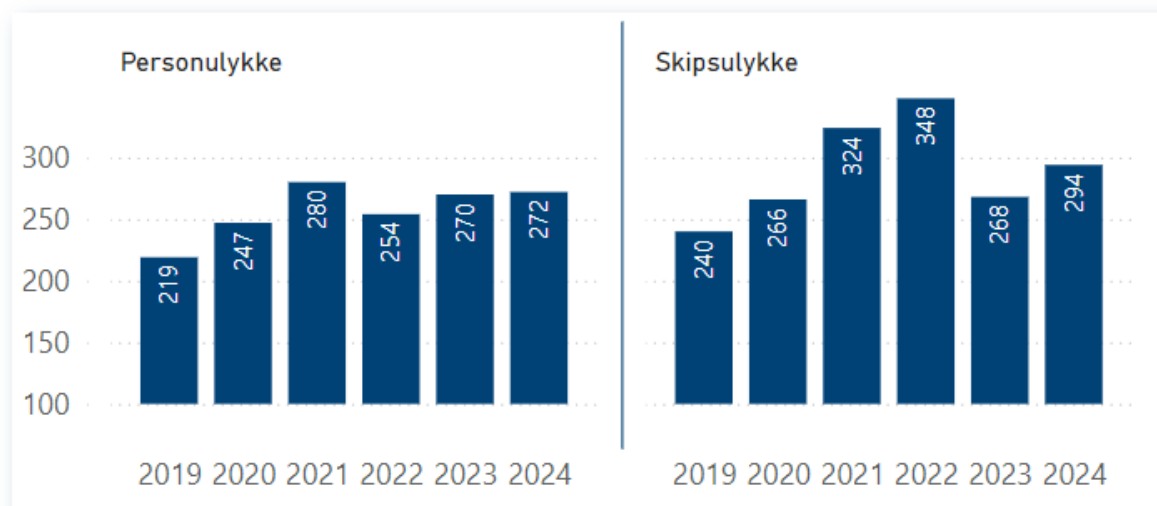


Figur 1: Utvikling i antall ulykker og nestenulykker, 2019 – 2024.

Den store majoriteten av hendelsene i direktoratets database er tilknyttet norske fartøy. I 2024 utgjorde denne andelen 95 % av hendelsene.

## Skips og personulykker

Av de i alt 566 ulykkene i 2024 var 294 skipsulykker, mens 272 var personulykker. Det har vært en økning i skipsulykker, mens personulykker holder seg på samme nivå som foregående år. Det er registrert 26 flere skipsulykker i 2024.



Figur 2: Utvikling i antall skips- og personulykker, 2019 – 2024.

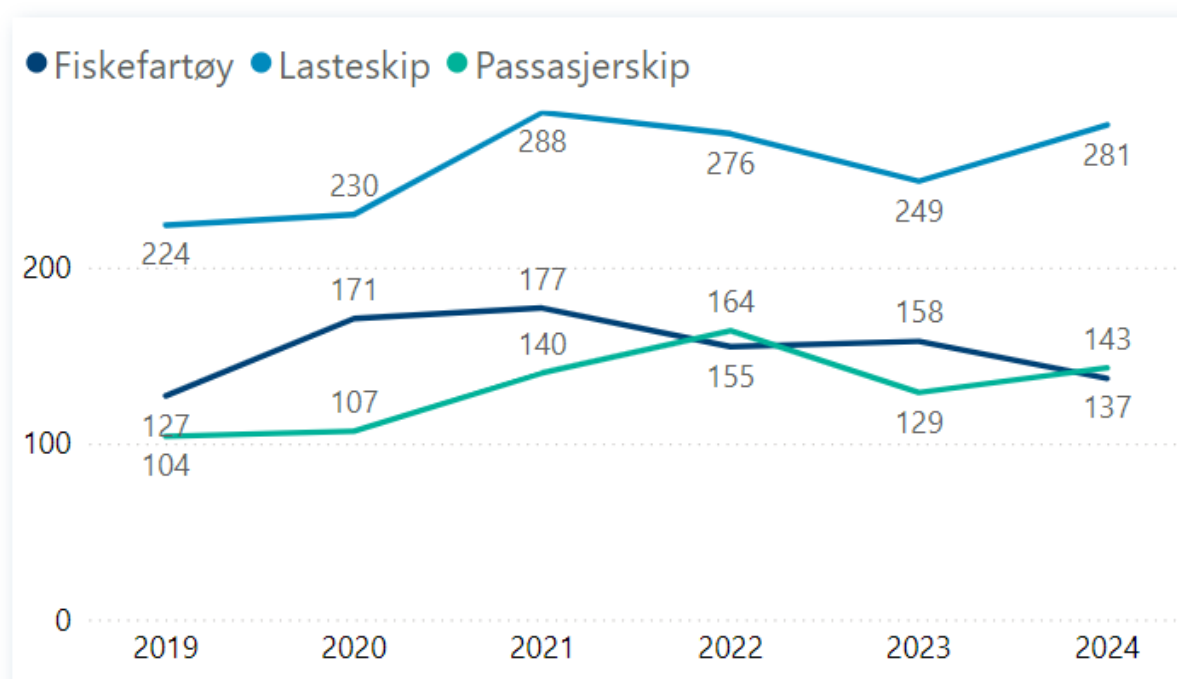
Lasteskip er den fartøygruppen med flest ulykker i 2024, denne gruppen står for 50 % av ulykkene. Tilsvarende tall for Fiskefartøy og Passasjerskip er henholdsvis 24 % og 25%. Dersom vi ser på antall ulykker per aktive norske fartøy ser bildet noe annerledes ut med 21 ulykker per 1000 aktive fiskefartøy, 53 ulykker per 1000 aktive lasteskip, og 118 ulykker per

1000 aktive passasjerskip. Dette har sin naturlige forklaring ved at antall havneanløp og antall eksponerte personer nok er høyere på passasjerskip sammenlignet med de to andre fartøygruppene.

Tabell 2 oppsummerer disse tallene, sammen med en oversikt over hvordan år 2024 ser ut sammenlignet med gjennomsnittlig antall ulykker i perioden 2019-2023. Fra tabellen ser vi at ulykker på fiskefartøy har gått noe ned sammenlignet med fjoråret, tilsvarende reduksjon får vi når vi sammenligner med gjennomsnittsprioden (-13 %). Både lasteskip og passasjerskip har hatt en økning i ulykker sammenlignet med år 2023, tilsvarende er det også en økning i begge fartøygruppene når vi sammenligner med gjennomsnittet i perioden 2019 til 2023. Dette fremkommer også i figur 3.

Tabell 2: Utviklingstrekk per fartøygruppe.

Fartøygruppe	Ulykker per 1000 fartøy	Gj.snitt (2019 – 2023) mot 2024	Utvikling fra 2023 - 2024
Fiskefartøy	21	-13 %	-13 %
Lasteskip	53	11 %	13 %
Passasjerskip	118	11 %	11 %



Figur 3: Utvikling i antall ulykker per fartøygruppe, 2019-2024

## Fartøyskader

Hver skipsulykke kan medføre en eller flere fartøyskader. De aller fleste ulykker involverer kun ett fartøy, men enkelte hendelser (i all hovedsak kollisjoner) kan involvere flere fartøy. Antallet fartøyskader vil derfor alltid være noe høyere enn antallet skipsulykker.

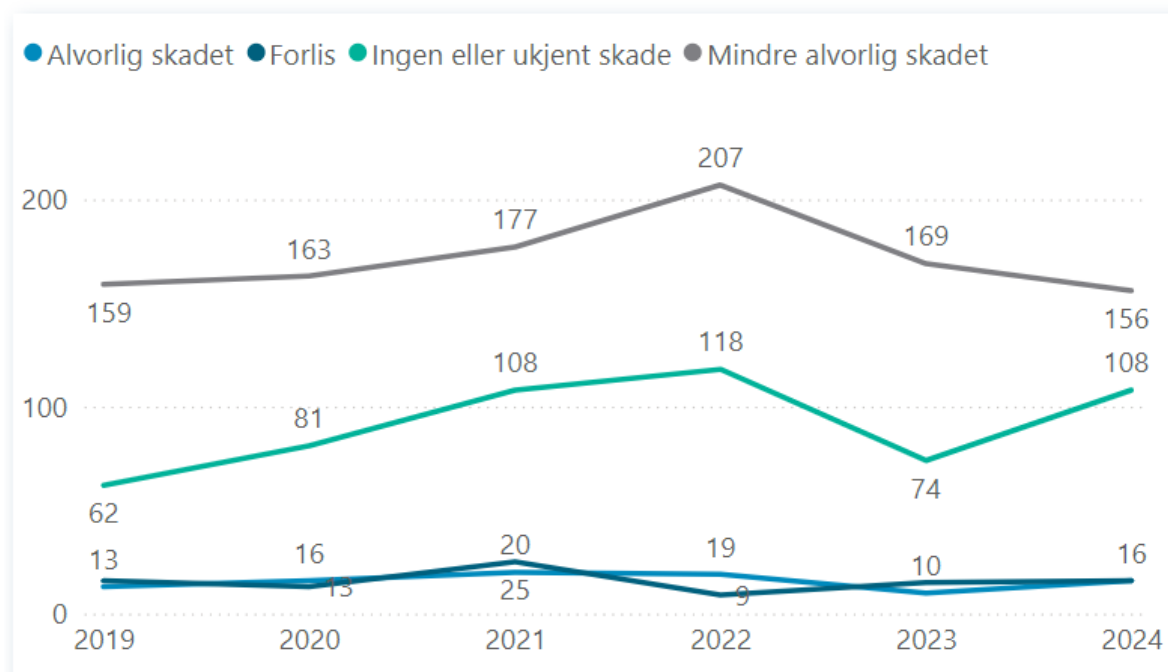
I 2024 har vi registrert i alt 298 skader med eller på fartøy. Av disse var 80 knyttet til grunnstøting, mens 60 var knyttet til miljøskader eller forurensning. Det er også registrert 51 kontaktskader og 33 branner/ekspløsjoner.

Vi ser en økning innenfor de fleste ulykkestypene i 2024. Et av unntakene er grunnstøting som er redusert fra 100 til 80, og lekkasjer og kollisjoner med en reduksjon på hhv. ni og seks ulykker i 2024.

Ulykkestype	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Totalt
Grunnstøting	79	90	112	110	100	80	571
Miljøskade/Forurensing	28	34	56	56	27	60	261
Kontaktskade, Kaier, Broer etc	50	62	57	67	43	51	330
Brann/Eksplosjon	25	28	33	47	32	33	198
Maskinhavari	13	11	10	12	16	18	80
Annen ulykke	16	5	12	12	9	18	72
Lekkasje	15	9	20	15	23	14	96
Hardtværsskade	2	11	6	7	6	13	45
Kollisjon	16	19	18	22	12	6	93
Kantring	2	3	7	9	3	5	29
Fartøyet er savnet, forsvunnet	2						2
Stabilitetssvikt uten kantring	1		2	1	1		5
<b>Totalsum</b>	<b>249</b>	<b>272</b>	<b>333</b>	<b>358</b>	<b>272</b>	<b>298</b>	<b>1782</b>

Tabell 2: Ulykkesutvikling fordelt på ulykkestype, 2019-2024

De mest alvorlige hendelsene er ofte de som medfører tap av fartøy. Tradisjonelt representerer disse hendelsene store økonomiske tap, samtidig som det oppstår en akutt fare for tap av liv, personskade og miljøskadelig utslipp til luft eller vann.

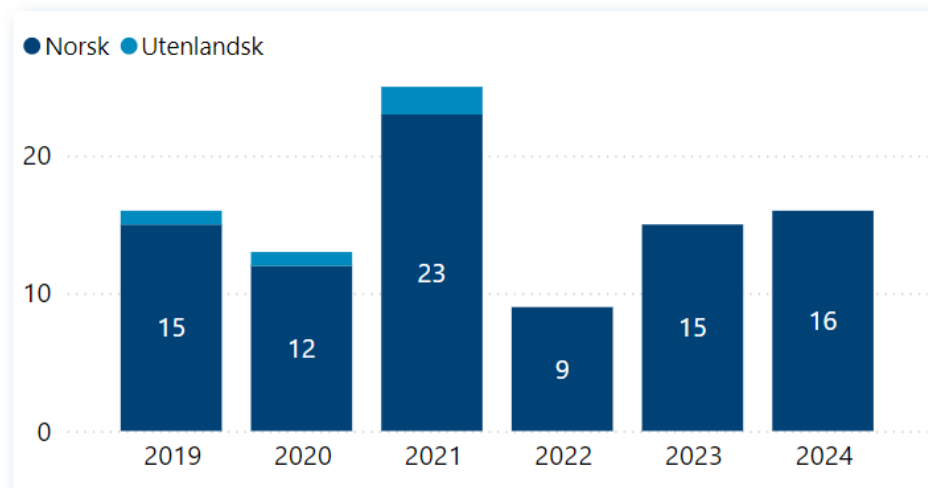


Figur 4: Utvikling i antall fartøyskader, 2019-2024

Figur 4 viser utvikling i antall fartøyskader fra 2019 til 2024. 89% av alle fartøyskader i 2024 har ingen, ukjent eller mindre alvorlig skade.

## Forlis

I 2024 var det 16 fartøy som forliste. Dette er på samme nivå som i fjor, da var det 15 forlis. Antallet forlis i 2024 ligger på nivå med gjennomsnittet for de fem foregående årene (15,7).



Figur 5: Antall forlis, 2019- 2024.

Forlis inntreffer i all hovedsak på mindre fartøy. Av de i alt 16 hendelsene i 2024 var 14 på fartøy under 15 meter. I tillegg var det to hendelser på fartøy over 15 meter. Alle fartøyene som forliste var norske skip.

Majoriteten av hendelsene var tilknyttet fiskefartøy (12), ellers var det fire lasteskip som forliste.

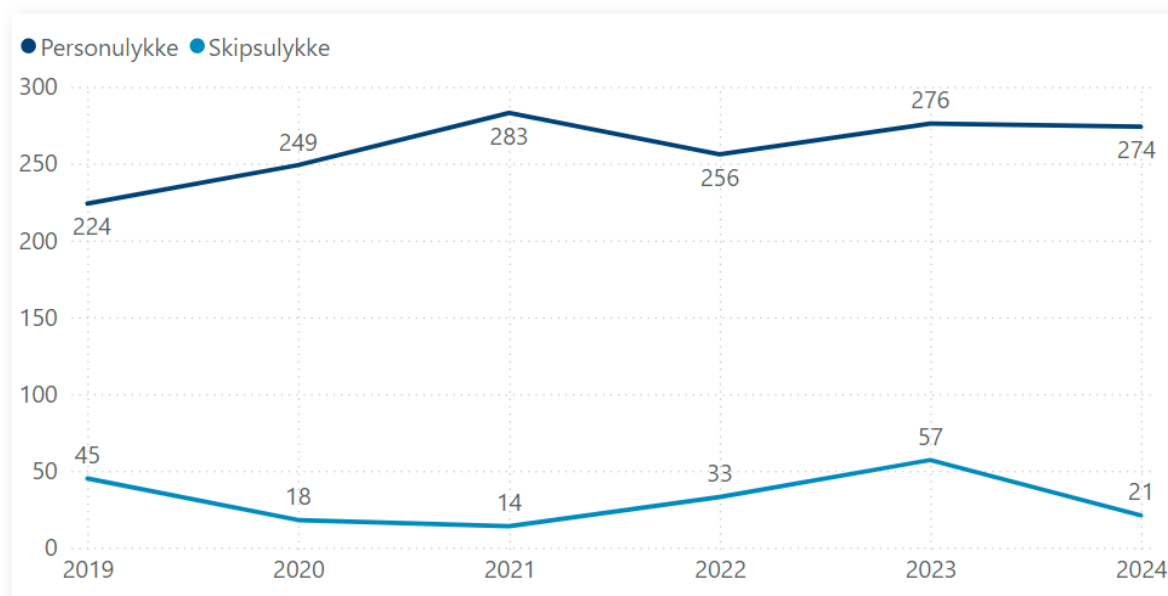
Fem av hendelsene skjedde som følge av lekkasjer, hvor vann trenger inn i fartøyet. Fire av disse var fiskefartøy og en av hendelsene skjedde på et lasteskip. To fiskefartøy og et lasteskip forliste som følge av en kantring. Videre er det registrert tre forlis som følge av hardtværskader og to forlis som følge av brann/ekspløsjoner.

En person omkom som følge av forlis i 2024. Det er også innrapportert tre personskader som følge av tre forlis på fiskefartøy. De 12 resterende forlisene førte ikke til noen personskader.

## Personskader

Sjøfartsdirektoratet har registrert 295 rapporteringspliktige personskader i 2024, hvor 274 skyldes arbeids- og personulykker, mens 21 skyldes skipsulykker. I tillegg er det registrert 228 mindre alvorlige personskader, som ikke regnes som rapporteringspliktige og som ikke har medført vesentlig arbeidsfravær. Disse hendelsene registreres som nestenulykker hos Sjøfartsdirektoratet.

Figur 6 viser utvikling i personskader fra 2019 til 2024, hvor vi ser en økning i antall skader som skyldes arbeids- og personulykker frem til 2021, men som siden har vært på tilnærmet samme nivå. Antall arbeids- og personulykker i 2024 er på nivå med gjennomsnittet for de fem foregående årene (291). Personskader som følger av skipsulykker har derimot over halvert seg i 2024 sammenlignet med 2023, og er 37 % lavere enn gjennomsnittet for 2019-2023.



Figur 6: Utvikling i personskader, 2019 – 2024

## Omkomne

Det er registrert fem omkomne på næringsfartøy i 2024, mot ti i 2023. Gjennomsnittlig antall omkomne i perioden 2019-2023 er 7,8.

Nasjonalitet	Personkategori	Antall
Norge	Besetningsmedlem	2
Litauen	Besetningsmedlem	1
Tyskland	Passasjer	1
USA	Annen person om bord	1

Tabell 3: Omkomne næringsfartøyulykker, 2024

Blant de fem omkomne var en kategorisert som arbeidsulykke. To hendelser skjedde på lasteskip, to på fiskefartøy og en på passasjerskip. Kun to av hendelsene er kategorisert som sjøulykke, her har Statens Havarikommisjon (SHK) gransket ulykken og avgitt rapport. Alle hendelsene i 2024 er oppsummert i tabellen under.

Type	Fartøytype	Status SHK	Beskrivelse
personulykke, fall til sjø	Fiskefartøy	Avgitt rapport	En person ble funnet flytende i sjøen og fraktet til sykehus. Døde som følge av skadene.
Arbeidsulykke, fall om bord	Lasteskip	Ikke sjøulykke, ekstern som omkom	En lokal stevedore har kommet gjennom en åpning inn til tomt lasterom og falt ned til bunnen
Personulykke, fall til sjø	Passasjerskip	Ikke sjøulykke,	Passasjer falt over bord. Det ble igangsatt redningsaksjon. Personen ble fraktet til sykehus, men ble senere erklært død.

Personulykke, fall til sjø	Lasteskip	Ikke sjøulykke	Besetningsmedlem gikk i land uten å melde ifra. Ankom kaiområdet senere på natten og falt i sjøen.
Arbeidsulykke, fall til sjø	Fiskefartøy	Avgitt rapport	Fartøyet fikk motorstans og drev mot land. Deretter gikk fartøyet på grunn og en person hoppet i sjøen. Personen omkom som følge av skadene

Tabell 4: Omkomne næringsfartøyulykker, 2024

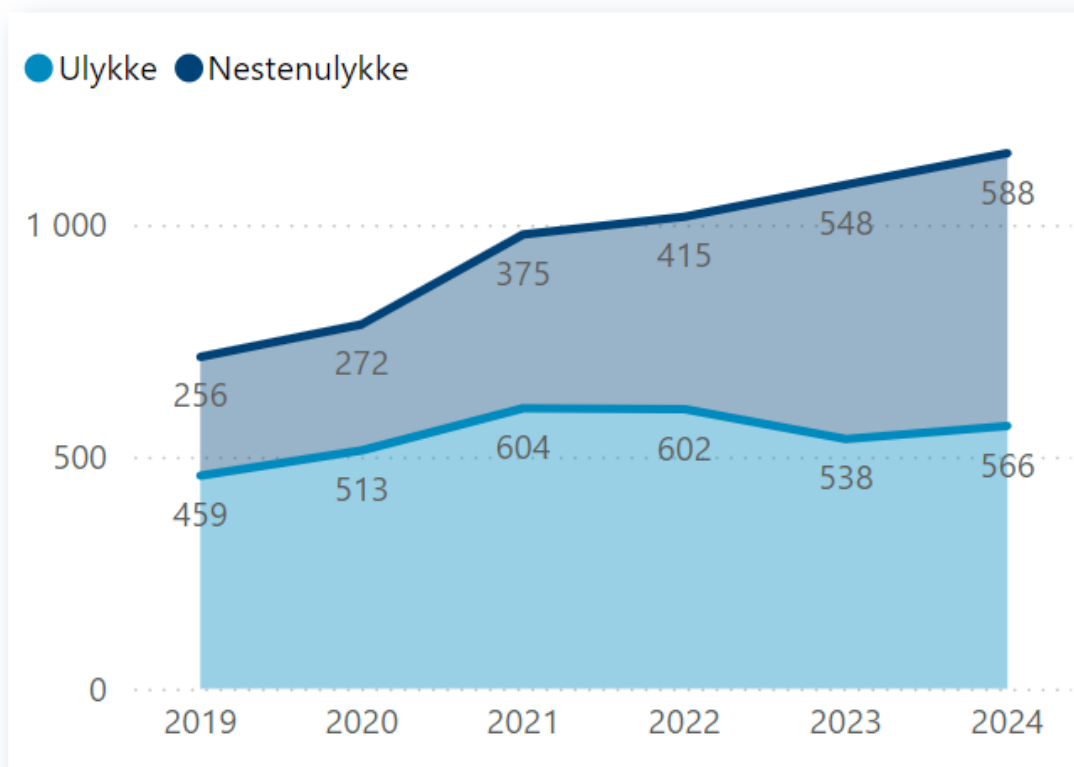
## Miljøskader

Det er i år 2024 registrert 60 ulykker av typen miljøskader, noe som er over en dobling sammenlignet med 2023. De fleste miljøulykkene rapportert inn i 2024 er innmeldt på selvstendig grunnlag. Det vil si at miljøskade er hoved-hendelsen vi har mottatt rapport om. 95 % av miljøutslippene er rapportert inn som egne ulykker, mens de resterende 5 % fordeler seg på andre ulykketyper, som grunnstøting, hardtværskade og brann/eksplosjoner. I 72 % av tilfellene slippes det ut 100 liter eller mindre.

Vi mottar flest ulykker med miljøskade/forurensing hvor produktet er oppgitt å være smørolje (28 hendelser), i 16 av tilfellene er produktet ukjent. I alt er det innrapportert om 21 946 liter med drivstoff, 7030 liter med kjemikalier, 3039 liter med spillvann, 2498 liter smøreolje og 2005 liter med ukjent produkt som er sluppet til havs fra norske skip i 2024. Det må presiseres at dette er anslag, da det kan være vanskelig for innmelder å vite den nøyaktige mengden. Det største enkeltstående utslippet registrert i ulykkedatabasen i 2024 var på 20 m<sup>3</sup> MGO. Det utgjør dermed en betydelig andel av de totale utslippet. Den høyeste forekomsten av miljøulykker finner vi blant lasteskip (32 hendelser), passasjerskip (23 hendelser) og fiskefartøy (5 hendelser).

## Risikonivå

I perioden 2019-2021 hadde vi en markant økning i antall hendelser. I 2023 fikk vi en liten nedgang i ulykker, denne har gått noe opp igjen i 2024. Det er fortsatt en økende trend i antall nestenulykker. Totalt sett så øker antall hendelser også i år 2024

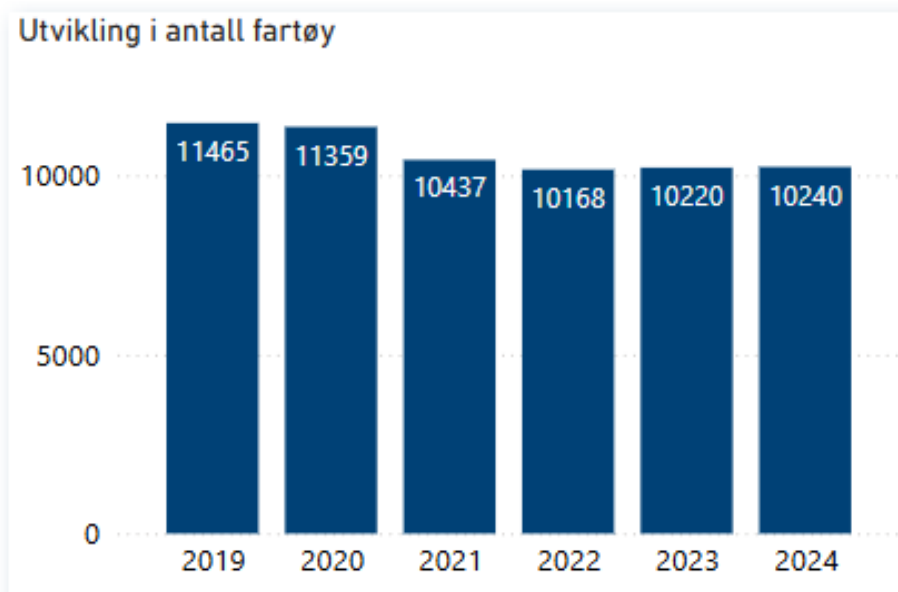


Figur 7: utvikling antall hendelser, 2019-2024

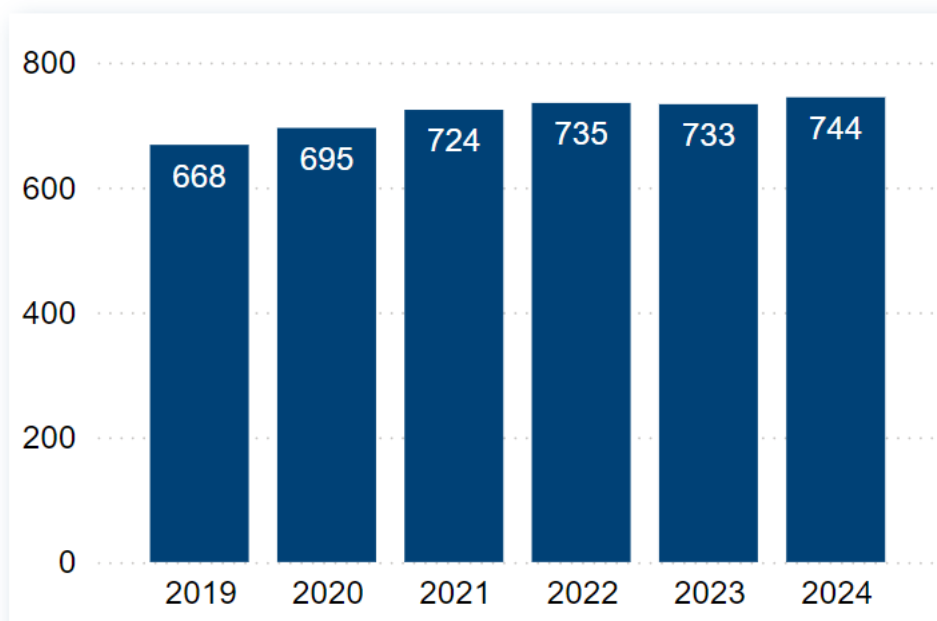
For å si noe om risikonivået i næringen er i endring har vi undersøkt ulike sammenhenger og hypoteser. Disse blir gjennomgått under.

### Endring i aktivitetsnivå – antall fartøy og arbeidstimer

Den norske flåten har holdt seg relativt stabil de siste årene. Vi har sett på antall aktive fartøy i NIS og NOR de siste seks årene som en indikator på aktivitetsnivå.



Figur 8: Antall næringsfartøy NOR, 2019-2024



Figur 9: Antall næringsfartøy NIS, 2019-2024

Hendelser på NOR flåten relativt til antall fartøy har holdt seg forholdsvis stabil de siste fem årene. Også NIS flåten har holdt seg forholdsvis stabil de siste fem årene med unntak av år 2023 hvor det var en økning i antall hendelser relativt til antall fartøy.

### Økning i nestenulykker – bedring i rapporteringskultur?

Sjøfartsdirektoratet har hatt økt fokus på rapportering og registrering av hendelser de senere årene. Vi har blant annet hatt økt fokus på å informere om melde- og rapporteringsplikten i ulike fora som presentasjoner, messer, inspeksjoner og lignende.

På generelt grunnlag ser vi også en profesjonalisering av næringen, med krav om sikkerhetsstyrings sertifikat og kvalifikasjonskrav til flere og mindre fartøy. Dette i seg selv kan tenkes å bidra til økt sikkerhetskultur, og en bedring i rapporteringspraksis.

Fra spørreundersøkelsen om maritim sikkerhet kan vi se en utvikling fra 2019 til 2023 hvor sjøfolk i større grad enn tidligere melder fra om uønskede hendelser og ulykker.

### Tilrådninger i året som er gått

Statens havarikommisjon (SHK) avd. sjøfart kom i 2024 med ni rapporter, og det ble gitt 26 sikkerhetstilrådninger.

Tre av rapportene avgitt i 2024 var uten sikkerhetstilrådninger. Dette var rapportene etter ulykker tilknyttet fartøyene; Tyrhaug/Frøy Loke (28.6.2023 - [SHK rapp. 2024/03](#)), Viking Mars (18.8.2023 - [SHK rapp. 2024/04](#)) og Gunn-Lotte (26.1.2024 - [SHK rapp. 2024/09](#)). Rapporter uten sikkerhetstilrådninger gir læring for de involverte, skipsfartsnæringen og tilsynsmyndigheter, og det vises i rapportene også til tidligere rapporter og tilrådninger, som fortsatt hensyntas i arbeidet med å øke sjøsikkerheten.

Fire tilrådninger kom etter at en fisker falt over bord i Barentshavet. Hunter-ulykken (30.1.2023 - [SHK rapp. 2024/01](#)). Tre av fire tilrådninger i rapporten er adressert til Sjøfartsdirektoratet, og omhandler tilstrekkelig med barrierer og sikkerhet for de som jobber

på snøkrabbefartøy, også med tanke på redning om noe går galt. En tilrådning omhandler tilsynspraksis i operativ tilstand. Den fjerde tilrådingen er rettet til rederiet, og har fokus på sikkerhetsstyring og trygge arbeidsplasser. Brev er oversendt til NFD, der sikkerhetstilråding nr. 2024/01T og 2024/02T (ikke er lukket pr. 22/11/24), 2024/03T og 2024/04T er lukket. Fartøyet har ikke vært i operativ drift/aktivt snøkrabbefiske etter ulykken.

En tilrådning ble gitt i rapport etter at en fisker falt over bord under alenefiske fra sjarken Otterøy (12.8.2023 - [SHK rapp 2024/02](#)). Sjøfartsdirektoratet får i rapporten tilrådning om å innføre krav til innretning for varsling og igangsettelse av redningsaksjon ved fall over bord-ulykker som innbefatter alenefiskere. Lukkebrev ble oversendt NFD 26.6.2024., og tilrådning vil blant annet tas med i videre arbeid med nullvisjon.

14 tilrådingen i 2024, ble gitt i rapport etter tap av fremdrift og nær grunnstøting med Viking Sky (23.3.2019 - [SHK rapp. 2024/05](#)). SHK skriver, sitat: ... *Ulykken skyldtes for lavt oljenivå i alle de operative dieselgeneratorenes smøroljetanker, i kombinasjon med stamping og rulling i høy sjøgang. Undersøkelsen har avdekket operasjonelle, tekniske og organisatoriske sikkerhetsproblemer som på ulike måter bidro til at skipet fikk blackout.* ... Tilrådingene i rapporten er blant annet rettet mot smøroljetankene design, overvåkning, alarmer, og SOLAS-regelverk og klasseregler (tolkninger/krav). Sjøfartsdirektoratet er mottaker av fem av tilrådingene, klasseselskap Lloyds tre, Wilhelmsen Ship Management i samarbeid med Viking Ocean Cruises fire, og verft Fincantieri to. Sistnevnte følge opp av SHK, øvrige tilrådingen ligger under tilsynsansvaret til Sjøfartsdirektoratet. Brev ble oversendt NFD på ettersommeren 2024, med svar og lukking av 8 av de 12 tilrådingene som er gitt under direktoratets ansvarsområde. De fire tilrådingene som fortsatt står åpne, jobbes det med opp mot internasjonale fora (IMO) og regelverk (SOLAS).

En tilrådning ble gitt i rapport etter at andrestyrmann omkom som følge av en fallulykke om bord i Link Star (14.9.2023 - [SHK rapp. 2024/06](#)). Ulykken skjedde i forbindelse med lasting til kai, der andrestyrmannen skulle gå til/fra fartøy og kai. Tilrådingen er gitt til rederi om å endre arbeidsmetode for signering av lastdokumenter for å hindre bruk av palleheis til persontransport. Sjøfartsdirektoratet har mottatt rederiets endrede praksis, og oversendt lukkebrev til NFD 9.12.2024.

Fem tilrådingen ble gitt i rapport etter at skyssbåten Toja forliste i Tomrefjorden sør-vest for Molde (30.5.2023 - [SHK rapp. 2024/07](#)). Alle ni om bord, passasjerene og føreren, havnet i sjøen, da fartøyet fikk lekkasje som følge av delaminering av skrog. Fartøyet forliste fort, og en av de som var i sjøen var uten redningsvest. Det tok opp mot 47 minutter før de nødstilte ble reddet, noe som var svært kritisk med tanke på overlevelsessevne og at sjøtemperaturen kun var rundt 9–10 grader i området, kombinert med en del vind og sjø. En tilråding er gitt til Hovedredningssentralen i samarbeid med Telenor Kystradio, og en til DSB i samarbeid med Politidirektoratet og Helsedirektoratet. De øvrige tre tilrådingene er gitt til Sjøfartsdirektoratet, og disse er rettet mot krav til redningsflåte, sporingsmidler og bevissthet på regelverkskrav når aktører benytter fritidsfartøy som yrkesfartøy. Det jobbes med tilrådingene i direktoratet, og ingen av disse er lukket pr.dd.

En tilrådning ble gitt i rapport etter at en fisker falt over bord uten flyteplagg fra fiskefartøyet Iselin (12.12.2023 - [SHK rapp. 2024/08](#)). Ulykken skjedde da to fiskere holdt på å dra garn, og den ene fiskeren fall over bord, uten flyteplagg. Sjøfartsdirektoratet får i rapporten tilrådning om å presisere krav i forskrift om arbeidsmiljø mv. på skip § 9-5 om bruk av flytemiddel ved arbeidsoperasjoner på utsett dekk for fiskefartøy, slik at krav tar hensyn til

risiko for fall over bord, med tanke på både arbeidsoperasjon og utforminga av dekket. Det jobbes med tilrådingen i direktoratet, den er ikke lukket pr.dd.

Alle SHK rapportene er offentlig tilgjengelig her: <https://havarikommisjonen.no/Sjofart/Avgitte-rapporter>

## Konklusjon

Det er vanskelig å fastsette den nøyaktige årsaken til økningen i antall hendelser og om dette fører til økt risiko for norsk maritim næring. Det er flere indikatorer på at økningen alene ikke kan begrunnes i økt risiko. Funn som underbygger denne konklusjonen, er blant annet:

- Hendelser på NOR/NIS flåte relativt til antall fartøy har holdt seg forholdsvis stabil de siste seks årene.
- Høy score på spørsmål tilknyttet sikker arbeidspraksis i spørreundersøkelsen maritim sikkerhet.
- Økt rapporteringsvillighet trekkes frem i spørreundersøkelse maritim sikkerhet fra 2019-2023. I fjor gjennomførte vi en regresjonsanalyse hvor resultatet var ingen statistisk signifikant sammenheng mellom antall innrapporterte hendelser og alvorlige utfall. Dette støtter opp under hypotesen om bedring i rapportering.

Sjøfartsdirektoratet jobber for å bedre sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier på fartøy med norsk flagg og utenlandske fartøy i norsk farvann. Det jobbes derfor kontinuerlig med oppfølging av risikonivået i den maritime næringen, uavhengig av om økningen i antall ulykker skyldes en risikoøkning i næringen eller om det skyldes andre forhold som for eksempel bedring i rapportering.